

Kreislaufwirtschaft statt Knall

Die Quellen realwirtschaftlicher Gewinne trocknen aus. Gewinne sind nur noch durch Spekulation auf eine weitere Vermögenspreisinflation oder auf dem Rücken exzessiver Verschuldung möglich. Ist der große Knall noch aufzuhalten?



Der frühere Bundespräsident Horst Köhler hat am 10. Januar 2020 auf der Zeche Zollverein in Essen eine bemerkenswerte Rede gehalten, in der er zu einer »großen Transformation« aufrief¹:

»Es steht eine neue Große Transformation an, wenn wir katastrophale Folgen der Erderwärmung noch aufhalten wollen. Sie verlangt die möglichst komplette Dekarbonisierung von Produktion und Konsum – also den Abschied von Kohle, Öl und langfristig auch Gas. Sie verlangt die Wende hin zu Erneuerbaren Energien, die Wiederentdeckung der Kreislaufwirtschaft. Und auch ein neues Verständnis von Wohlstand.«

Nötig sei ein neues Wirtschaftsmodell, das er »Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft« nennt. Dabei setzt er auf eine »wirkungsvolle« CO₂-Bepreisung, sowie wo nötig auf Verbote, denn es sei – hier zitiert er den »großen Ökonomen John Maynard Keynes« – am Staat, »die Entscheidungen zu treffen, die niemand trifft, wenn der Staat sie nicht trifft«. Die von der neuen EU-Kommission unter Ursula von der Leyen vorgestellte »Vision« eines bis 2050 klimaneutralen Europa erscheint ihm »ermutigend«, denn sie könne sogar zu einer »Versöhnung von Ökologie, Ökonomie und Soziallem« führen. Na dann wäre das Problem doch endlich gelöst! Nur: Ist das so?

Was bedeutet Kreislaufwirtschaft?

Eine Kreislaufwirtschaft ist eine Wirtschaft ohne kapazitätserweiternde Investitionen, also eine Wirtschaft (fast) ohne Wachstum. Es wird in einer Wirtschaftsperiode nur das produziert, was in dieser Periode auch verbraucht wird, plus einem Budget für Ersatzinvestitionen und unvorhergesehene Ereignisse, wie etwa Schäden durch Unfälle oder Naturkatastrophen. Das bedeutet: Auf einem einmal erreichten Niveau bleiben die Menschen bzw. die Volkswirtschaften als ganze so wohlhabend, wie sie bis dahin geworden sind. Sie werden auch nicht ärmer, wenn man es richtig anstellt; Absinken in Armut ist nicht etwa schon ins Modell eingebaut. Nur ganz oben, bei den ganz Reichen und den Besitzern der Großunternehmen tut sich etwas: Die Quellen ihres leistungslosen Profits versiegen.

Die Wirtschaftsjournalistin Ulrike Herrmann hat sich kürzlich ebenfalls wieder zur Kreislaufwirtschaft geäußert², die auch sie favorisiert. Sie schildert diese Kreislaufwirtschaft als das reinste Massaker an Banken, Versicherungen und all den im Halbdunklen ope-

rierenden Finanzinvestoren und Schattenbanken, die von »OPM« leben, von »other people's money«, das diese wiederum meist nur zu dem Zweck besitzen, dass es sich vermehren soll, ohne dass – jedenfalls bei den Reichen von ihnen – Aussicht bestehen würde, diese gesammelten Geldberge jemals konsumtiv verwenden zu können. Ja, noch nicht einmal die Erträge aus diesen Vermögen können und wollen sie konsumtiv verwenden, jedenfalls nicht voll. Diesen von Adam Smith gesehenen letzten Zweck allen Wirtschaftens, den Konsum, soll und kann das Geld für diese Menschen nicht mehr haben, es soll einfach nur immer mehr werden. Wozu? Um Geldpyramiden zu bauen.

Private gewinngetriebene Unternehmen wollen ihre Gewinne maximieren. Sie müssen dazu neben der notwendigen Kostenminimierung gleichzeitig immer auch eine Umsatzausweitung oder eine »Produktinnovation« im Sinne der *Weckung neuer Bedürfnisse* anstreben. Das ist der Mechanismus, der die zwar energieeffizienter gewordenen Autos zugleich immer größer, schwerer und PS-stärker macht, wodurch die Effekte der gewonnenen Energieeffizienz überkompensiert werden (»Rebound-Effekt«).

Ulrike Herrmann will nun nicht nur den Finanzinvestoren bzw. dem akkumulierten Kapital an sich an den Kragen, sondern auch etwa der Automobilindustrie, neben all den Industrien natürlich, die von Förderung, Verkauf und Verarbeitung fossiler Energien leben. Die Automobilindustrie könne nicht einfach auf E-Antriebe umgestellt werden, weil die viel zu großen und zu starken E-Mobile mit ihren zu großen Batterien keinesfalls klimaneutral hergestellt und betrieben werden können. Darum müsse auch die Automobilindustrie mitsamt ihren Zulieferern drastisch schrumpfen.

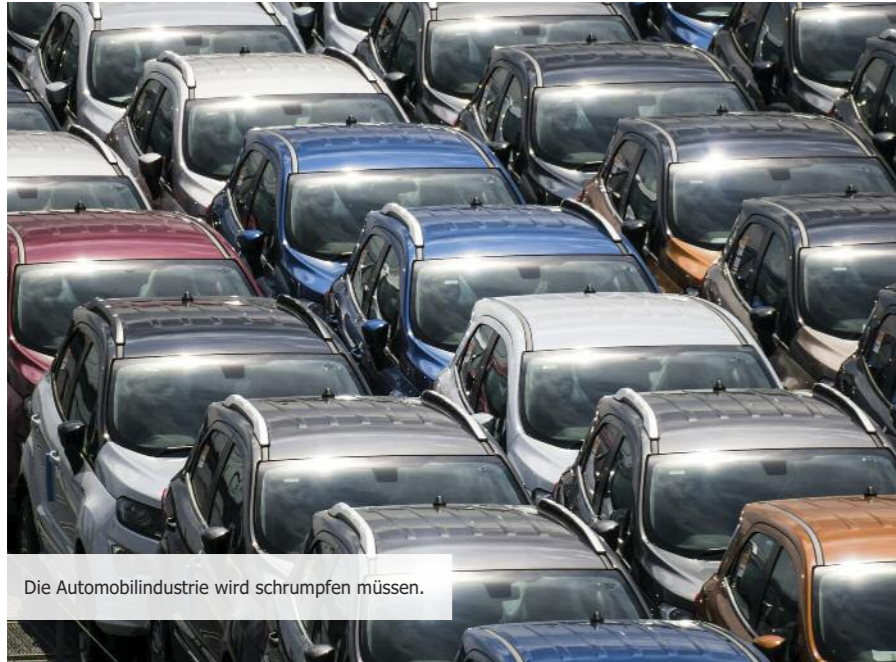
Stattdessen immer noch: Bedarfsweckung

Einer neueren Studie zufolge könnte der Personalbedarf in der Autoindustrie bis 2030 um 400.000 Stellen schrumpfen³, weshalb nun

¹ <https://www.horstkoehler.de/wp-content/uploads/2020/01/Mut-zum-Aufbruch-10-Jahre-Ruhr2010-und-die-gro%C3%9F-Transformation-Horst-Koehler-2020.pdf>

² In ihrem Interview mit Tilo Jung (Jung & naiv): www.jungundnaiv.de/2020/01/12/wirtschaftsjournalistin-ulrike-herrmann-ueber-soziale-marktwirtschaft-und-die-zukunft-des-kapitalismus-folge-451/

³ www.jungewelt.de/artikel/370511.e-mobilitaet-erwerbslos-durch-elektrifizierung.html



Die Automobilindustrie wird schrumpfen müssen.

»Investitionen in neue Geschäftsmodelle, Produkte und Entwicklungsaufträge« gefordert werden. Um die Attraktivität des Automobils zu erhalten, soll es nun zu einem massentauglichen »Internet-Device« werden, das »viel komfortabler, wohnlicher und vor allem vernetzter« ist als heute, weshalb man dann im »Automobil der Zukunft« mehr Zeit verbringe.⁴ Ja, aber wozu, wird man sich fragen. Führt man dann jeden Tag zweimal zur Arbeit? Gleichzeitig will VW die »E-Strategie zum Erfolg führen« und die CO₂-Compliance einhalten, dies aber natürlich nicht auf Kosten der Profitabilität, weshalb die Produktivität gesteigert und die Kosten gesenkt werden sollen. Um die Margen zu halten bzw. weiter zu steigern, sei ein »Paradigmenwechsel weg von Volumen und hin zu Qualität« geplant. Das heißt: Statt der billigen Autos für die Volksmassen sollen mehr hochpreisige »Qualitäts«-Autos gebaut werden. Um die Kunden in die E-Mobilität zu locken, sollen 33 Milliarden Euro in die Entwicklung von gleich zwölf neuen E-Modellen investiert werden. Man sieht: VW tut alles, um den Konzern »für die Zukunft zu sichern«.

Ob aber das in alle Ewigkeit die auch ökologisch nachhaltige Lösung sein kann – das ist eben die Frage.

Öffentliche Unternehmen

Wie arbeiten öffentliche Unternehmen? Tatsächlich arbeiten sie nicht gewinnorientiert, sondern gemeinnützig; sie stehen nicht

im Wettbewerb, und sie müssen nicht wachsen. Sie sollen kostendeckend arbeiten und für ihre Besitzer – Staat, Land oder Kommune und letztlich die durch sie vertretenen Steuerzahler – eine attraktive Leistung erstellen. Gewinne können entfallen.

So gesehen ist ein öffentliches Unternehmen schon von seiner Anlage her eher eine Art Kreislaufwirtschaft. Es erstellt eine Leistung, für deren Nutzung eine Gebühr entrichtet wird, die so bemessen ist, dass in der Summe der Zahlungseingänge die Kosten gedeckt sind. Das ganze Unternehmen ist sozusagen umlagefinanziert durch seine »Besitzer«; also eben nicht kapitalfinanziert, um Rendite zu generieren, die möglichst wachsen, und möglichst auch noch in alle Ewigkeit fließen soll. Die *Kapitalfinanzierung* hat – im reifen, in Sparvermögen schwimmenden Finanzkapitalismus – fast nur noch eben den Zweck, Geldpyramiden zu bauen, und davon immer größere und immer mehr. Die *Umlagefinanzierung* hat dagegen den Zweck, einen statischen, also von Periode zu Periode nicht wachsenden, Bedarf möglichst ressourceneffizient zu decken. Das eben bedeutet Kreislaufwirtschaft.

Da ein Unternehmen dennoch kostendeckend arbeiten soll, müssen die von ihm erstellten Leistungen attraktiv sein, um angenommen zu werden und eine kostendeckende Auslastung zu erreichen. Bedarf, bereitgestellte Kapazitäten und erreichte Auslastung müssen also optimal aufeinander

abgestimmt sein. Das ist von den bekannten großen ehemals staatlichen Unternehmen Bahn, Post, Telekom oder auch Lufthansa in aller Regel durchaus geschafft worden, wie Tim Engartner in einer Reihe von Veröffentlichungen zeigen konnte.⁵

Diese Unternehmen sind nun – bis auf die Lufthansa – Kandidaten für ein sogenanntes natürliches Monopol, weil die von ihnen erstellte Leistung am effizientesten von einem einzigen Unternehmen erstellt wird, anstatt von mehreren konkurrierenden. Das hängt auch damit zusammen, dass die erstellte Leistung homogen ist. Bahnfahrer wollen Beförderungsleistung von A nach B zum Zeitpunkt XY, aber nicht Beförderungsleistung mit unendlich vielen verschiedenen sonstigen Merkmalen. Automobilkäufer kaufen zwar auch Mobilität, aber eben eine mit ganz spezifischen, ihren Wünschen entsprechenden Merkmalen, die sie aus der großen Vielfalt von Markenprodukten auswählen können. Sie wollen dabei auf diese Vielfalt des Angebotes auch typischerweise nicht verzichten. Darum ist das Betriebsrisiko bei Unternehmen, die Güter des privaten Endkonsums produzieren, tendenziell viel höher.

Gehen dem Kapitalismus die Kunden verloren?

»Der Kapitalismus wird letzten Endes seine Kunden verlieren«, glaubt der Milliardär Yvon Chouinard, Gründer und Eigentümer der Outdoor-Marke Patagonia.

Schaut man auf die gigantischen, auf 205 Billionen Dollar (2018) angewachsenen weltweiten Barvermögen, dann scheint es in der Tat unausweichlich, dass es eines Tages kommt, wie es kommen muss: Das Verhältnis zwischen Rendite suchendem Kapital und zahlungskräftiger Nachfrage wird in eine solch dramatische und irreversible Ungleichgewichtigkeit geraten sein, dass die Welt den Werteverzehr einfach nicht mehr produzieren (oder auch: ertragen) kann, der notwendig wäre, um auch nur eine minimale Verzinsung zu generieren.

Die Quellen realwirtschaftlicher Gewinne trocknen aus (»säkulare Stagnation«), und Gewinne sind nur noch entweder spekulativ (Vermögenspreisinflation) oder auf dem Rücken exzessiver Verschuldung möglich, wie es jetzt – man schau etwa auf die explodierten Kreditkartenschulden in den USA – schon längst der Fall ist. Man muss kein Finanzexperte sein, um zu wissen, dass eine solche Entwicklung früher oder später nur mit einem Knall enden kann. Und wenn dem (Auto-)Kunden nicht nur die Sattheit (oder auch mangelnde Kaufkraft), sondern auch noch die Klimakrise am Horizont die Kaufkraft verdirbt ... dann hat der Kapitalismus so langsam seine letzte Trumpfkarte gezogen.

Was dann? Ein solches Ende mit Knall vermeiden könnte eben – eine Kreislaufwirt-

schaft. Die kann aber nicht von heute auf morgen entstehen, sondern wohl eher durch eine sukzessive Transformation einzelner Unternehmen.

Produktion der Zukunft

Wenn also ein Auto-Unternehmen als rein gewinngetriebenes Kapitalunternehmen nicht überleben kann, es aber dennoch – geschrumpft – weiter existieren soll, ohne dabei den Renditeimperativen des Kapitals ausgeliefert zu sein, wird es nicht abwegig sein, mit dieser Zielsetzung über eine (Rück-)Verstaatlichung nachzudenken. Wenn es weiterleben soll, soll es möglichst nicht dauerhaft Verluste produzieren und am Tropf der Steuerzahler hängenbleiben.

Wie lassen sich die Betriebsrisiken Güter produzierender Unternehmen minimieren, wenn sie staatlich sind? Wohl genauso, wie es auch die privaten Kapitalunternehmen versuchen. Sie minimieren einerseits ihre Kosten, indem sie auf moderne arbeitssparende Technologien zugreifen und gleichzeitig erhöhen sie ihre Flexibilität.

Statt nur ein einziges oder einige wenige Produkte in hohen Stückzahlen zu produzieren, versuchen sie nun möglichst nah am ständig wechselnden Bedarf zu produzieren, weshalb die Produktionsanlagen in der Lage sein sollen, schnell wechselnde Chargen oder Serien zu produzieren, ohne die Anlage lange still stehen zu lassen. Und noch kostengünstiger und vor allem auch ökologischer kann die ganze Anlage betrieben werden, wenn nicht in Massen auf Lager produziert wird und man sich dann nachher darum kümmert, die Produktion in den Markt zu drücken, sondern erst auf erfolgte Kundenanforderung – *on demand*, wie man dazu sagt.

Statt das eine Auto-Unternehmen zu verstaatlichen und das andere nicht, könnte man nur die Werke, also die reine Produktion staatlich betreiben, und in diesen Werken Autos der verschiedenen Marken herstellen, die als solche – also als Autodesigner mit Marke, aber ohne Werk – in stark verkleinertem Maßstab weiterexistieren. So könnte man dem Wachstumsdruck entfliehen: Es wären dann Auflagen bzgl. Menge und ökologischen Anforderungen durchsetzbar, ohne dass wie bei der privaten Produktion immer gleich mit existenzbedrohenden Umsatzeinbrüchen gerechnet werden müsste.

Die Industrie ist tatsächlich schon seit langem auf dem Weg, die Produktionskosten zu minimieren und gleichzeitig die Flexibilität zu maximieren, um so eben auch die Verlustrisiken zu minimieren.

Kreislaufwirtschaft und Sinnstiftung

Wir könnten nicht nur Automobilhersteller dem Zugriff der BlackRocks und Vanguards entziehen, sondern noch einige andere wich-



Wenn ich mit dem Fahrrad fahre – verzichte ich dann oder gewinne ich?

tige und unverzichtbare Güter produzierende Unternehmen. Dann gäbe es in der Mitte des Wirtschaftsgeschehens, also da, wo bisher die das Wachstum vor allem antreibenden DAX-Unternehmen sitzen, Staatsunternehmen, die von ihren Besitzern, den Steuerzahlern, »umlagefinanziert« werden. Sie produzieren zwar, aber eben keine Gewinne, sodass die Produkte mit weiterem – und auch genutztem – technischem oder organisatorischem Fortschritt immer kostengünstiger werden. Geplante Obsoleszenz kann man sich dann natürlich auch sparen. Es bestünde die Möglichkeit, die Lebenshaltungskosten drastisch zu reduzieren.

Außerhalb dieser Großunternehmen arbeiten die Menschen in kleinen und mittleren Unternehmen, die zum Überleben weder Wachstum noch technischen Fortschritt brauchen, jedenfalls nicht so zwingend, wie dies bei den großen DAX-Unternehmen bisher der Fall ist. Eine Kreislaufwirtschaft, in der die typische Reinvestition von Gewinnen zur Erzeugung zusätzlicher Gewinne entfällt, würde sozusagen ganz von selbst entstehen, ohne dass dazu weitere gewaltige Eingriffe wie die Verstaatlichung von Großunternehmen notwendig wären.

Tatsächlich wäre es, in den Worten Horst Köhlers, eben auch »die Chance, neu zu entdecken, was in unserem Leben wirklich Sinn und Glück stiftet. Immer mehr haben, immer schneller sein? Wenn ich, wo immer möglich, mit dem Fahrrad fahre, dabei die Sonne auf meinem Gesicht oder den Wind um meine Ohren spüre – verzichte ich dann oder gewinne ich?« In der Tat: Diese Art von Gewinn zu maximieren wäre ein wesentliches Ziel einer nachkapitalistischen Gesellschaft, das sich in der Erfolgsrechnung des BIP aber niemals er-

fassen lassen wird. Der Gewinn besteht in der Freiheit der Lebensgestaltung, erfahrbar etwa als das Glück, die »Sonne auf dem Gesicht zu spüren ...«

Die Argumentation der Kreislaufwirtschaft ist übrigens hinsichtlich ihrer wesentlichen Konsequenzen zur Deckung zu bringen mit der Argumentation des emeritierten Aachener Finanzwissenschaftlers Karl Georg Zinn, der in seinem 2016 erschienenen Buch »Vom Kapitalismus ohne Wachstum zur Marktwirtschaft ohne Kapitalismus« ebenfalls die Staatsübernahme der wachstumstreibenden Großunternehmen empfiehlt, um zwar nicht zu einer Kreislaufwirtschaft, aber eben zu einer Marktwirtschaft ohne Kapitalismus zu kommen – was im Prinzip, den wesentlichen konzeptionellen Merkmalen nach, das Gleiche ist.

Ob Horst Köhler nun für so eine Art von ökologisch-sozialer Marktwirtschaft zu begeistern wäre? Man müsste ihn dazu befragen.■



Ludger Eversmann studierte Philosophie, Psychologie und Wirtschaftsinformatik. Berufstätigkeit in der SAP-Beratung; nebenberuflich Promotion in Wirtschaftsinformatik an der Universität Hamburg. Bücher u.a.: Marx' Reise ins digitale Athen (Rotpunkt), Die Große Digitalmaschine (Tectum) und das eBook Projekt Postkapitalismus (Heise).

Der komplette Beitrag von Ludger Eversmann erschien zuerst bei Telepolis: www.heise.de/tp/features/Kreislaufwirtschaft-und-Null-Grenzkosten-gesellschaft-4646307.html

⁴ VW-Chef Herbert Diess bei einem »Global Board Meeting« am 16.1.20: www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/volkswagen-wortlaut-rede-herbert-diess-16-01-2020-radikal-umstueren-a-1304169.html

⁵ Tim Engartner: Staat im Ausverkauf: Privatisierung in Deutschland, Campus 2016; ders.: »Staat wach auf«, der Freitag, Ausgabe 16/2019, und ders.: »Zurück in die Zukunft«, der Freitag, Ausgabe 31/2019.